

okładka książki Jana Gehla,
Larsa Gemzøe, Sii Kirknæsa,
oraz Britta Sternhagena
Søndergaarda
„New City Life”, 2006



Profesorowie Jan Gehl i Lars Gemzøe są założycielami Centrum Badań Przestrzeni Publicznej w Kopenhadze i pracowni Gehl Architects. Ich projekty zmieniły życie tysięcy mieszkańców Melbourne oraz Kopenhagi, a Londyn i Nowy Jork przygotowują się do wprowadzenia ich wytycznych. Jan Gehl jako początkujący urbanista ożenił się z psycholożką, zajmującą się też badaniami nad miastem. Do dziś wspomina dyskusje o tym, dlaczego tak mało badań dotyczy ludzkiej strony architektury. Wspólnie rozpoczęli studia łączące architekturę i urbanistykę z socjologią i psychologią. Jego praca „Life Between Buildings” z 1971 roku przetłumaczona na dziesięć języków należy dziś do kanonu książek o urbanistyce. Jest to podparta solidnymi studiami kontynuacja myśli zmarłej w zeszłym roku Jane Jacobs, krytykującej modernistyczną urbanistykę. Jego nowe prace, jak „New City Life” nabierają innego wymiaru — są bogato ilustrowane porównaniami istniejących realizacji, spośród których wiele to projekty Gehl Architects.

rozmowa z...

Janem Gehlem
i Larsem Gemzøe

Marcin Mateusz Kołakowski: Gratuluję otrzymanej niedawno Australian Award for Urban Design 2005 za rewitalizację Melbourne. Mój kolega Greg — zapalony rowerzysta, architekt; prosił, by serdecznie Panów pozdrowić — wrócił właśnie z emigracji do Melbourne i twierdzi, że to najlepsze na świecie miasto dla ludzi i rowerzystów, czym różni się od Sydney. Jan Gehl: Dziękuję bardzo. Niebawem może to się zmienić. Właśnie jutro jadę do Sydney, gdzie zostaliśmy zaproszeni, by zmienić wizerunek miasta.

MMK: Dziękuję zatem za znalezienie czasu, by porozmawiać o urbanistyce, wolnym rynku, demokracji i rowerach.

Lars Gemzøe: A do kogo jest skierowany ten wywiad? Bo widzi Pan, z każdym należy rozmawiać o tych sprawach inaczej.

MMK: Do kilku tysięcy polskich architektów, którzy chcą tworzyć nowoczesny kraj. Tylko czym dzisiaj jest nowoczesność? **JG:** O, więc możemy być fachowci! Co do współczesności, to wydaje się, że znowu mamy przełom w ciągu wieku. Tym razem optymistyczny. To ciekawe z historycznego punktu widzenia. Bo jeśli uogólniając, można powiedzieć, że przestrzeń publiczna służy trzem funkcjom: transportowej, komercyjnej i rekreacyjnej, to dziś zaczyna dominować ta trzecia. Tego jeszcze nie było. Sto lat temu w miastach tradycyjnych ulice z konieczności

służyły wszelakiej aktywności, w tym głównie zarobkowej. Od lat 50. motoryzacja sprawiła, że miejsca publiczne służyły głównie transportowi — był to okres inwazji aut (*invaded city*), który dotknął bogate państwa. Niektóre miasta przekształciły się nawet w „miasta opustoszałe” (*abandoned city*), gdzie wiele przestrzeni umarło dla pieszych. Dziś, co bardzo cieszy, miasta przechodzą kolejną fazę, którą lubię nazywać „miastem odzyskanym” (*reconquered city*). Te miasta rodzą się ze współczesnych zjawisk, takich jak telefony komórkowe, laptopy, ale też z faktu, że większa ilość ludzi pracuje w kilku miejscach i często poza budynkami. Przede wszystkim jednak mieszkańcy miast mają coraz większe oczekiwania dotyczące jakości życia. Coraz częściej i chętniej jesteśmy poza domem i możemy sobie na to pozwolić. W badaniach z 2005 roku (w przeciwieństwie do podobnych przeprowadzanych wcześniej) większość ludzi pytanych twierdziła, że chociaż, oczywiście, wychodzą z domów, by gdzieś jechać, pracować i robić zakupy, to przede wszystkim idą do miasta, bo są tam sympatyczne miejsca do spędzenia wolnego czasu.

MMK: Skoro taki jest duch czasu, to pozostaje nam cieszyć się tym, reagować i wykorzystywać ten fakt.

JG: „Miasto odzyskane” nie odzyska się samo. W „mieście tradycyjnym” ludzie musieli wychodzić z domu. Dziś wyjdą, gdy się ich do tego zachęci. Ludzie są coraz bardziej wymagający i oczekują atrakcyjnych propozycji i miejsc.

MMK: Od trzydziestu lat namawiacie do zmiany sposobu myślenia. Na początku musiało to brzmieć nieco ekscentrycznie.

LG: Wtedy nie było zapotrzebowania na takie analizy. Wykorzystywaliśmy do badań naukowych czas, który mieliśmy będąc profesorami na Wydziale Architektury Royal Danish Academy of Fine Art w Kopenhadze. Wynajmując do badań studentów, byliśmy bardzo niezależni. Jak widać, opłaciło się. Wiele nauczyliśmy się wtedy o mieście i korzystamy z tamtych wniosków do dziś. Wówczas nasze badania pomagały w przekonywaniu władz.

MMK: Nie wierzę, by dwóch profesorów — choćby najmądrzejszych — było w stanie obalić mit motoryzacji.

LG: Oczywiście, że nie. Zmiany wynikały z wielkiej publicznej debaty. Prasa głośno mówiła, że coś jest nie w porządku z inwazją samochodów. Ludzie byli niezadowoleni z wąskich chodników.

Odbływały się narady. Nasze badania były argumentem — i tak w 1962 roku otworzono pierwszy deptak Strøget, o który bardzo postulowaliśmy. Tak się zaczęło. Odtąd ilość terenów pieszych wzrosła z 16 do 100 tysięcy metrów kwadratowych. Ten proces pozwolił nam na założenie instytutu zajmującego się wyłącznie badaniami nad przestrzenią publiczną. Mogliśmy systematycznie dokonywać porównawczych analiz (co dziesięć lat). Badaliśmy rodzaje aktywności, wpływ różnych czynników na obecność ludzi. Zmiany zaskoczyły nawet nas samych: zmniejszyliśmy ilość miejsc parkingowych w centrum miasta, a mimo to wzrosła liczba hoteli, sklepów, restauracji, teatrów. Kopenhaga przeżyła rozkwit kultury kawiarnianej. W latach 60. mal-kontenci twierdzili, że jako północny kraj nigdy nie będziemy mieli, jak Włochy, kultury ulicznych kawiarni. A jednak powstawały. W latach 70. były otwarte od maja do września; w 90. od marca do października. Dzisiaj wiele kawiarni oferuje ludziom koce, którymi mogą się owinąć, gdy siedzą na zewnątrz zimą. W mieście zaczęli pokazywać się seniorzy i ludzie na wózkach. Powstała wspólna kultura rowerowa.

MMK: No właśnie. W Polsce władze miejskie sceptycznie patrzą na rowery. Jak ich przekonać?

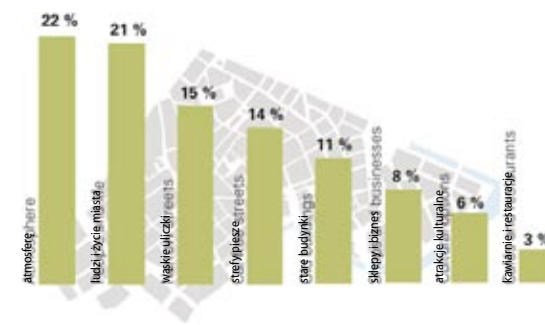
JG: Przyjeżdżajcie do Kopenhagi! Udało nam się podwoić liczbę osób, które jeżdżą rowerami w ciągu dziesięciu lat. 36 procent ludzi w Kopenhadze używa rowerów, by dojechać do pracy i jest ich już więcej, niż dojeżdżających autem. Rower jest dobry dla zdrowia, dla ekonomii i dla środowiska, ponadto nie przyczynia się do powstawania miejskiego hałasu. Błędem jest „uczenie się od Las Vegas”, jak pisał Venturi.

LG: To zrozumiałe, że wasz kraj przeżywa fascynację samochodem, gdy nagle większość na niego stać. Ważne, by zdać sobie szybko sprawę, że auta mogą zamienić miasto w piekło. W Kopenhadze nikt nie ma wątpliwości, że jeżdżąc rowerem, masz przewagę nad kierowcami aut: jesteś szybszy, bezpieczniejszy, dojeżdżasz aż pod drzwi i masz przyjemniejsze doświadczenia. Wprowadziliśmy system, w którym zielone światła dla rowerów zapalają się o 6 sekund szybciej niż dla aut, jednokierunkowe ulice są dwukierunkowe dla rowerów. Mamy system darmowych rowerów miejskich wypożyczanych z wielu ulicznych stanowisk, jak koszyki w supermarketach. Wprowadziliśmy zieloną falę dla rowerów — jeśli jedziesz z prędkością dwudziestu kilometrów na godzinę nie musisz się zatrzymywać od przedmieść aż do centrum.

dlaczego ludzie przychodzą do centrum miasta?
(źródło: Centre for Public Space Research, badanie opinii publicznej, 2005)

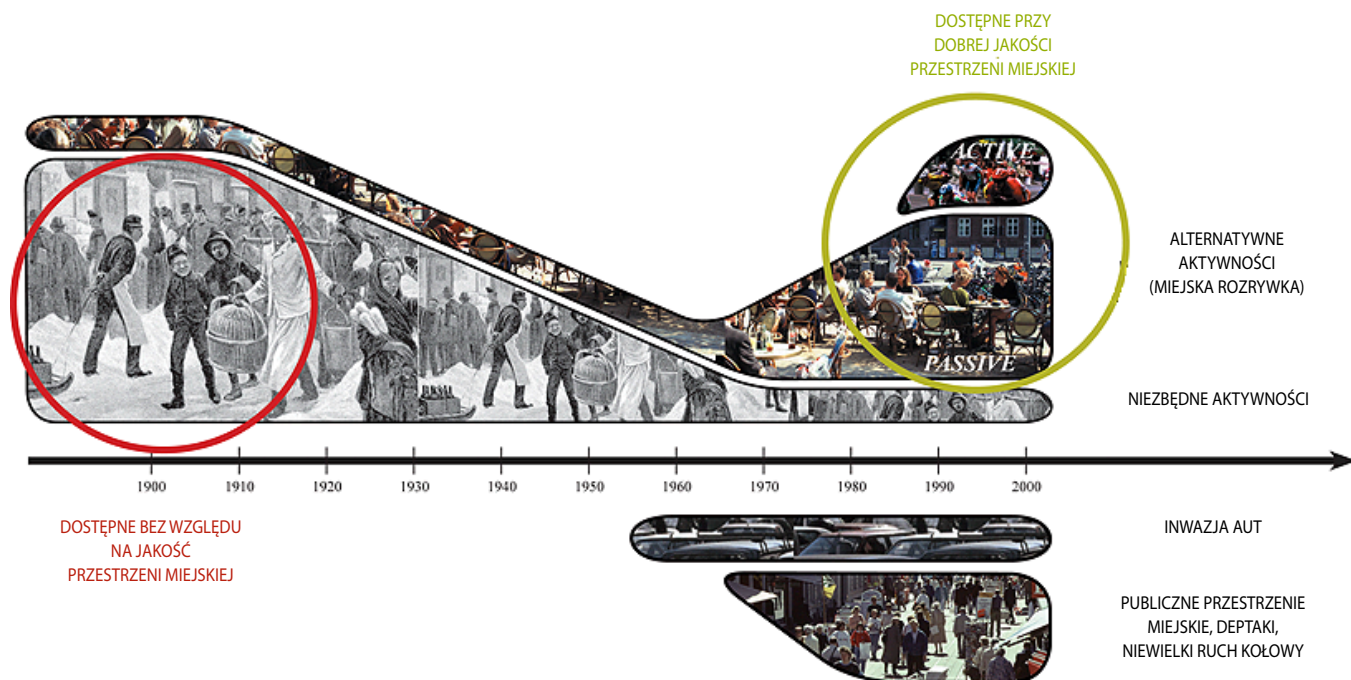


co ludzie przychodzący do centrum miasta cenią najbardziej?
(źródło: Centre for Public Space Research, badanie opinii publicznej, 2005)



powyżej (od góry):
— miasto tradycyjne (Wenecja — dominuje ruch pieszy, funkcje miasta takie jak targ, miejsce spotkań i komunikacja są w równowadze)
— miasto w czasie inwazji aut (Westport, Irlandia — transport kołowy zdominował przestrzeń miasta
— miasto opustoszałe (Missisipi, USA — auta tak zdominowały przestrzeń, że faktycznie życie publiczne wymarło)
— miasto odzyskane (Kopenhaga — wiele miast w ostatnich trzydziestu latach podjęło duży wysiłek by na nowo wprowadzić balans pomiędzy różnymi funkcjami miasta

po prawej:
teorie historii miast
wg Gehla — diagram
ukazuje dramatyczne
zmiany w charakterze
miasta w XX wieku; około
1900 roku musieliśmy
pracować w przestrzeni
publicznej, teraz
będziemy to robić, jeśli
miasto nas do tego
zachęci intrygującymi
propozycjami;
współcześnie pojawiają
się nowe zjawiska
— aktywne spędzanie
czasu w miejscach
publicznych, renesans
myślenia o przestrzeni
miejskiej



To wyraźny sygnał, że w Kopenhadze na rowerze jesteś pełnoprawnym obywatelem.

MMK: *A co powiedzieć tym, którzy chcą parkować samochód przed domem?*
JG: O ile mi wiadomo, w Karcie Praw Człowieka nie jest zapisane, że człowiek musi mieć prawo do parkowania przed domem. W Kopenhadze powstały cztery duże parkingi, z których w parę minut każdy może dojść do swojego domu. Taki codzienny kilkuminutowy spacer jest dobry dla zdrowia oraz daje szansę na spotkanie kogoś po drodze. Odbieramy to sobie, zamykając się w samochodach.



MMK: *Wciąż myślę, jak daleko jest Polakom do takiego sposobu myślenia. Jakie były Pańskie refleksje po pobycie w Polsce?*
JG: Miałem wykłady we Wrocławiu w czasach Solidarności. Były to bardzo ciekawe czasy. Miasta nie wyglądały wówczas najlepiej. Były jakby zmęczone i niezbyt inspirujące. Jednak nadzieja była tuż za rogiem. Wiele mówiło się o wolności.

MMK: *Wrocław się zmienił. Co ciekawe, wielu wraca z emigracji właśnie tam (jak Greg do Melbourne). Jednak dziś wolność kojarzy się często z wolnym rynkiem. Wielu architektów twierdzi, że tylko on wprowadza zdrowe relacje w mieście.*

JG: Ludzie, którzy tak mówią nie zrozumieli, czym jest demokracja. Tradycje demokracji związane są ściśle z historią miast. Najlepsze z nich powstawały poprzez dogadywanie się mieszczan, a nie poprzez skąpstwo bogatych posiadaczy kapitału, którzy myślą o szybkim zysku. W USA widzimy, jak opłakane skutki przynosi poddanie urbanistyki prawom wolnego rynku. To zaprzeczenie dobrego miasta — brak placów, terenów zielonych (które się nie opłaciły), epidemia otyłości, ludzie uzależnieni od aut lub uwięzieni przed telewizorami na przedmieściach, gdzie nie ma publicznego transportu. Czy to jest kierunek, w którym chce iść Polska?

Dla demokracji ważne jest, by ludzie z różnych grup społecznych mogli spotykać się swobodnie; patrzeć na zachowania innych, których normalnie

by nie widzieli, chyba że w TV. Ludzie nie mogą spotykać się w swobodny sposób w supermarkecie. Tam zezwala się tylko na kupowanie. Jeśli w takim miejscu rozpocznie się jakaś aktywność niekomercyjna, artystyczna czy polityczna, zostanie się wyrzuconym. W Ameryce Północnej trudno robić demonstracje. No bo gdzie? Na parkingu? W niektórych stanach zagwarantowano nawet, że w marketach musi znaleźć się kilka metrów dla wyrażania poglądów. Efekt jest groteskowy — w korytarzach sklepowych czy na lotniskach ustawiono rodzaje ambonek, przy których ponoć można mówić co się chce — to raczej parodia przestrzeni publicznej.

LG: By nie kontynuować mrocznej wizji profesora Gehla, trzeba przyznać, że w USA, np. w Nowym Jorku coraz częściej władze tworzą atmosferę sprzyjającą dyskusji, podczas której mieszkańcy mogą negocjować warunki nowych realizacji. Nie przekreślajmy zupełnie znaczenia komercyjnych miejsc w mieście. Jednak sam rynek przyczynił się do powstania wielu błędów i nie można w pełni poddawać się jego prawom. Dlatego w badaniach musieliśmy rozróżnić „demokratyczne przestrzenie publiczne” od „przestrzeni sprywatyzowanych”. Kontrola demokratyczna tego, co się dzieje, odbywa się z pożytkiem nie tylko dla mieszkańców, ale i dla handlu.

MMK: *Jak wygląda mechanizm takich debat?*

LG: Kluczową rolę w kontroli interesów odgrywać może demokratycznie wybierana lokalna władza, odpowiedzialna przed wyborcami. Przy odpowiednich uprawnieniach władza ta może wymóc na deweloperach, by zainwestowali w lokalny park, oświetlenie, czy nawet budynki publiczne. W Anglii obowiązuje zasada, że jeśli powstają luksusowe budynki mieszkalne, to w ich pobliżu inwestor musi wybudować kilka tańszych. To przeciwdziała tworzeniu się enklaw bogactwa i biedy. Coraz częściej inwestorzy i władze miasta rozumieją ekonomiczną wartość dobrej przestrzeni publicznej. Miejsca, gdzie można spędzić miło chwilę przyciągają ludzi, a zatem i sklepy są „pełniejsze” i więcej potencjalnych mieszkańców szuka tu lokum.

powyżej:
główny deptak Strøget w Kopenhadze
w latach 1880, 1960, 2005



po lewej:
seniorzy zaczęli coraz częściej i chętniej pojawiać się w mieście,
Kopenhaga

poniżej (od góry):
— ruch na świeżym powietrzu może być wspierany przez miasto,
jest atrakcyjną alternatywą dla ćwiczeń w zamkniętych
pomieszczeniach
— podczas chłodnych jesiennych dni dostaniesz w kopenhaskiej
kawiarni koc, by się przykryć

MMK: *Czy to nie jest właśnie mechanizm wolnorynkowy?*
LG: Widząc, jak wiele przestrzeni miejskich zostało zniszczonych przez przekazanie ich w ręce prywatnych inwestorów, byłbym bardzo powściągliwy w oddawaniu prawa do decydowania o mieście jedynie deweloperom.

MMK: *Profesorze Gemzøe, jakie były Pana wrażenia z pobytu w Polsce?*
LG: Byłem w Polsce w latach 60. i po zmianach ustrojowych. Moją uwagę przyciągnęły duże i przeskalowane (wobec jakichkolwiek współczesnych wymagań) przestrzenie zaprojektowane chyba dla demonstracji.

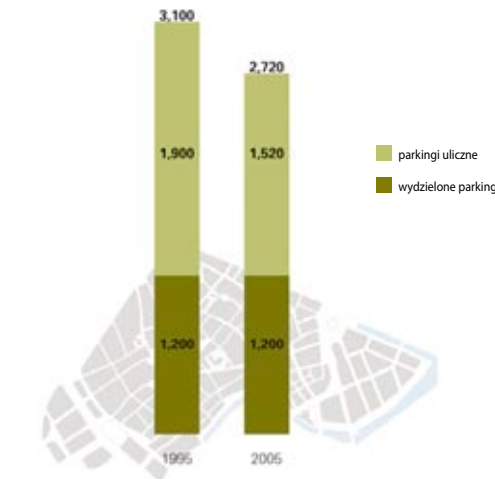
MMK: *Większość z tych placów stała się dziś tematem gorących dyskusji. Wiele z nich chce się przeznaczyć na centra handlowe, a na innych architekci chcieliby widzieć spektakularne budynki.*
JG: By ludzie czuli się dobrze, miasto musi mieć ludzką skalę, więc dobrze byłoby coś z tymi miejscami zrobić. Przykłady dobrych placów mają maksymalnie dwanaście tysięcy metrów kwadratowych powierzchni i 135 metrów szerokości, jak Piazza del Campo w Sienie. To dystans, na jaki nasze oko może rozpoznać ludzką twarz. Najle-

sze place na świecie są nawet mniejsze. Dobłą skalę ma na przykład Starówka w Warszawie. Nowocześni planiści zupełnie pogubili się w skalach. Ja uczę: „jeśli masz wątpliwości, lepiej zmniejsz plac o parę metrów”. Nowocześni projektanci, niestety, zwykle dodają.

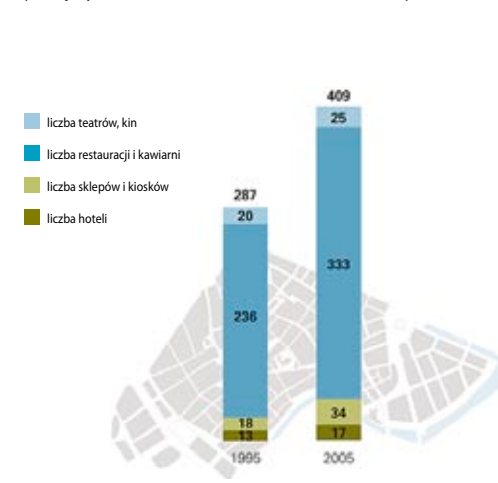
MMK: *Ale przecież dumą wielu miast są często atrakcyjne otwarte przestrzenie, osie widokowe, nabrzeża, które pozwalają sięgać wzrokiem parę kilometrów.*
LG: Mnie i profesora Gehla fascynują przede wszystkim mniejsze powierzchnie. Nie znaczy to jednak, że większe nie są potrzebne. Doskonałym przykładem są parki. Nasze studia pokazują, że ludzie są zdrowsi, gdy mieszkają w odległości mniejszej niż 200 metrów od parku. Są tego doskonałe przykłady, jak np. Bryant Park w Nowym Jorku. To miejsce otwarte dla chcących zjeść lunch, posłuchać muzyki na plenerowych koncertach, ale też dla bezdomnych. Jest tam 3 800 miejsc do siedzenia i darmowy dostęp do Internetu, co zachęca ludzi do spędzania tam czasu. Jest i biblioteka publiczna z czytelnią pod gołym niebem. Taki park powstał dzięki współpracy sektora publicznego i prywatnego w postaci organizacji *non profit*, która przygotowuje imprezy, wydarzenia, zajmuje się zbieraniem grantów.



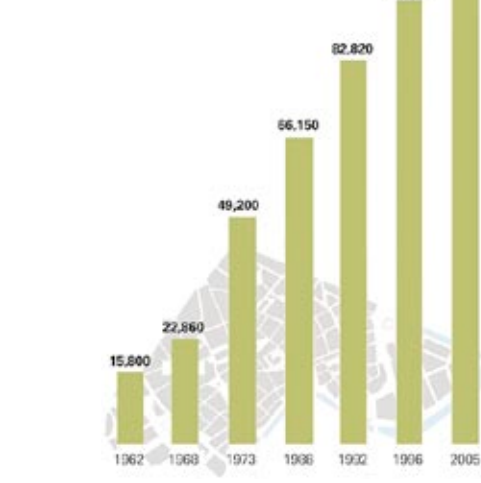
liczba miejsc parkingowych w centrum Kopenhagi
w latach 1995 i 2005



liczba usług w centrum Kopenhagi otwartych po godzinie 23
— coraz więcej sklepów i kawiarni otwartych jest także w nocy;
pomiędzy rokiem 1995 a 2005 wartość ta wzrosła o 43 procent

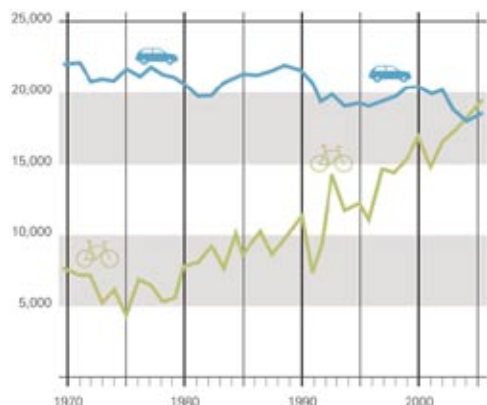


wzrost powierzchni terenów pieszych
w centrum Kopenhagi w latach 1962–2005 [m²]





poniżej:
wykres prezentujący liczbę samochodów i rowerów w centrum Kopenhagi na przestrzeni lat 1970–2007 (ruch rowerowy w centrum i poza nim zwiększył się w tym czasie niemal dwukrotnie i utrzymuje stałą tendencję wzrostową)



po lewej:
lodowisko w centrum Kopenhagi



MMK: *Wiele polskich miast marzyłoby jednak nie o parku, lecz o przestrzeni tak spektakularnej, jak na przykład La Défense w Paryżu.*

LG: Ależ ten gigantomański manifest nowoczesności to przestrzeń zbyt wielka dla jakiegokolwiek potencjalnego użytku! To bardziej gest polityczny niż troska o miasto i użytkowników. La Défense jest zaprzeczeniem tego, czego miało się stać przedłużeniem, czyli Pól Elizejskich. O nich wołałbym tu mówić. Zostały one bardzo szczęśliwie poszerzone do 40 metrów, stając się najszerszą pieszą ulicą na świecie. W przeciwieństwie do La Défense są miejscem, w którym człowiek nie jest przytłoczony architekturą.



u góry strony i powyżej:
w Kopenhadze rowery są bardzo popularnym środkiem transportu, nawet zimą

MMK: *Ale czy wartością Pól Elizejskich nie jest właśnie widok na La Défense i chyba najdłuższą na świecie miejską oś widokową?*

LG: Jestem przekonany, że bardziej interesujące jest obserwowanie innych ludzi, dzieci w wózkach i zakochanych na Champs-Élysées. To dużo bardziej przyciąga niż ciekawe budynki. To Pola Elizejskie w odróżnieniu od La Défense są przecież celem spacerów, bo tu jest okazja, by spędzić miło czas w eleganckiej atmosferze dobrze „umeblowanej” ulicy, nawet bez wydawania pieniędzy.

JG: Nie wiem jak Pan, ale ja, gdy widzę pustą przestrzeń, mam wrażenie, że wszyscy poszli na jakąś fajną imprezę, a ja nie znam jej adresu. Na pustych ulicach mam głupie wrażenie, że życie toczy się gdzie indziej. Lubimy być w mieście, bo lubimy oglądać innych — starsi lubią patrzeć na dzieci, sztywni urzędnicy na dziwaków, chłopcy na dziewczyny (i odwrotnie), grubasy na biegaczy. A biegacze... oczywiście mogliby często biegać po lesie, gdzie ich nikt nie widzi, a oni przecież chcą być podziwiani. I tak ma być! To jest życie! Proszę sobie tylko wyobrazić puste Pola Elizejskie i La Défense bez żywej duszy. To jak obrazek z horroru, w którym nawet najciekawsza architektura nie pomoże. Ciekawe budynki nie tworzą ciekawego miasta.

MMK: *Jak to, a efekt Bilbao? Dzięki Gehry’emu miasto to stało się słynne i ściąga tysiące turystów.*

JG: Tak... turystów, którzy przyjeżdżają i wyjeżdżają. Pana kolega Greg, o ile pamiętam, wołał wracać do Melbourne, do przyjemnego życia, a nie do Sydney z operą Utzona. Lyon czy Kopenhaga nie mają chyba żadnego światowej sławy budynku, za to mają doskonale rozwijającą się ekonomię i wielu ludzi chce tam przyjechać, ponieważ te miasta mają dobrą atmosferę. Firmy chcą zakładać tam swoje filie. Dobra przestrzeń miejska to dobra ekonomia — więcej ludzi na ulicach, pełne restauracje i sklepy, droższe mieszkania. Zagadnął mnie raz burmistrz Lyonu: „Wie Pan, ile wydaliśmy na zmianę wizerunku miasta? Nic! Bo po paru miesiącach wszystko zwróciło się w dwójnasób”.

LG: Podobnie jest w Melbourne. Gdy zaczęliśmy tam pracować, mówiono o „syndromie obwarzanka” z pustym, martwym centrum. Zarekomendowaliśmy szereg zmian, jak wyprowadzenie studentów z obrzeży do śródmieścia, stworzenie atrakcyjnych placów i dróg rowerowych. Zmiany te zaowocowały już po dziesięciu latach. Melbourne jest jednym z najbardziej żywych, prężnych miast na świecie (o czym zaświadczył Panu Greg). W Bilbao zbudowano markę w oparciu o budynek. Mają na straganach sporo śmiesznych pocztówek i muzeum, które mieszkańcy odwiedzają może raz na pięć lat. W Lyonie, Melbourne czy Barcelonie dobra marka to ładne przestrzenie miejskie dla wszystkich i to na co dzień.

MMM: *Trudno przekonać architektów, że budynek jest nieważny.*

JG: Tu chodzi o metodologię. Przestrogą dla nas powinno stać się modernistyczne skupianie na przedmiocie, nie na procesie — czego przykładem była Brasília projektowana z lotu ptaka. Architekci często projektują ładny budynek, potem teren wokół, a potem wchodzi do tego pięknego budynku i patrzą przez okno — czy może jacyś ludzie przyszli na podwórko. Zamiast Budynek — Przestrzeń — Życie, my mówimy Życie — Przestrzeń — Budynek. W projekcie dla Oslo najpierw wiedzieliśmy, że chcemy, by ludzie przyszli na nabrzeże, potem projektowaliśmy parki i promenady, miejsca dla kajaków itp. Na końcu określaliśmy wymagania

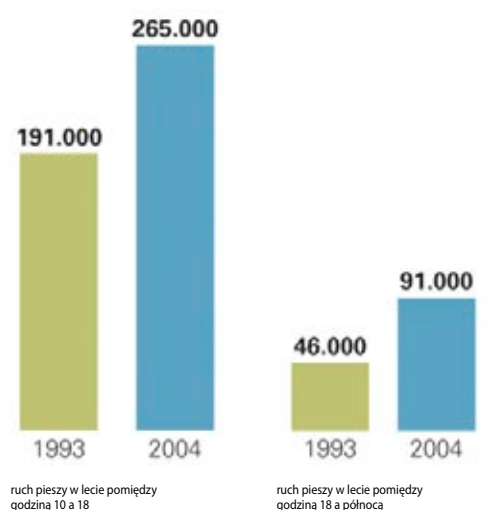
dla budynków. Budynek powinien wspierać przestrzeń publiczną, a nie traktować placów jako niezabudowaną resztkę terenu. To nie tak, że nie lubimy np. wieżowców, ale nie podoba nam się bardzo, że tworzą martwe strefy wokół siebie na poziomie ulicy.

MMK: *Do zmiany potrzebny jest impuls. Za parę lat Polska będzie gospodarzem Euro 2012. To szansa czy zagrożenie dla naturalnego rozwoju miasta?*

JG: Wiele miast niewątpliwie upatruje w takich imprezach szansę. Trzeba uważać jednak, by nie skupić się jedynie na wznoszeniu wyizolowanych gigantycznych budowli — stawianiu pomników na jeden dzień. Ważne jest, by mistrzostwa nie stały się celem samym w sobie. W Barcelonie olimpiada była wykorzystana jako lokomotywa do wprowadzania różnorodnych zmian. Zainwestowano w istniejące obiekty, które już wrosły w tkankę miejską i starano się rozsiać inwestycje w różnych częściach miasta. Otworzono miasto ku morzu.

po prawej:
główny plac Melbourne jest popularnym miejscem spotkań

poniżej:
wzrost ruchu pieszego w Melbourne na przestrzeni lat 1993/2004



mówi się o podobnych relacjach pomiędzy człowiekiem a środowiskiem.

MMK: *Co radziłby Pan Polakom?*

JG: Mamy wiele przykładów miast, które zrobiły spory wysiłek, by się zmienić. Nie trzeba jechać daleko od Polski, by je zobaczyć. W Danii mamy wiele przykładów miast, w których zmiany na lepsze dokonują się z dnia na dzień.

MMK: *Traktuję to jako zaproszenie, by uczyć się na Waszych duńskich doświadczeniach. Dziękuję za rozmowę i życzę powodzenia w Sydney!*

LG: Dziękuję.

JG: Do zobaczenia w jakiejś sympatycznej kopenhaskiej kawiarni!

rozmawiał: **Marcin Mateusz KOŁAKOWSKI**

Ilustracje udostępnione dzięki uprzejmości autorów pochodzą z książki Jana Gehla, Larsa Gemzøe, Sii Kirknasa oraz Britta Sternhagena Søndergaarda, „New City Life”, 2006.